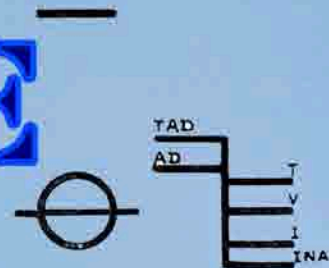


BORDO LIVRE



REVISTA DO CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



NR. 94

SETEMBRO/OUTUBRO/DE 2009



Resíduos de Hidrocarbonetos de Navios (Disposal of ship's waste by lorry tankers)

- Águas oleosas (Bilge waters)
- Lamas oleosas (Sludge)
- Bancas contaminadas (Contaminated bunkers)
- Óleos usados (Dirty oil)
- Águas sanitárias (Sewage)
- Lixos domésticos (Garbage)
- Limpezas industriais (Industrial cleanness)



A Auto-Vila, SA tem por missão garantir uma gestão dos resíduos industriais que satisfaça e exceda os requisitos dos clientes e que contribua para o desenvolvimento sustentável, através da melhoria contínua dos seus processos e implementação das melhores técnicas disponíveis.

Telef. 21 949 92 80 - Fax 21 949 92 53 - e-mail: maritima@auto-vila.pt

Uma Empresa do Grupo **EGEO**



Líder Mundial em Tintas para

MARINHA
PROTECÇÃO INDUSTRIAL
IATES
TINTAS EM PÓ

International Paint Ibéria, Lda.

Quinta da Bassaqueira, EN 10
Apartado 37
2925-511 AZEITÃO
Tel.: 212 199 100
Fax: 212 199 129
www.internationalpaint.com

**International
Interpon**

**COM 9 TERMINAIS
E UMA FROTA DE 38 NAVIOS**

Transportamos mais de 28 milhões de passageiros e
37 mil veículos em 172 mil viagens por ano.



Informações - Informations

tel. phone (+351) 210 422 400 Fax (+351) 210 422 499
www.transtejo.pt



Montijo · Terreiro do Paço · Barreiro · Terreiro do Paço
Seixal · Terreiro do Paço · Cacilhas · Cais do Sodré
Trafaria · Porto Brandão · Belém



II ENCONTRO REGIONAL COMM 2009

SEMINÁRIO CULTURAL

“GLÓRIA E QUEDA DA EPOPEIA DO BACALHAU”

ORADOR: – Dr. Álvaro Garrido – Director do Museu Marítimo de Ílhavo

Sábado, 31 de Outubro de 2009

PROGRAMA

10:30 – Recepção e boas vindas aos sócios e convidados no *hall* do MM I

11:00 – Auditório do MM I – SEMINÁRIO CULTURAL COMM

13:00 – Almoço nas Caves Aliança em Sangalhos com a seguinte ementa:

MENU

APERITIVO

Espumante Aliança c/ Amêndoa Torrada

PRATOS QUENTES

Arroz de Cabidela de Leitão

Leitão da Bairrada

SOBREMESA

Doce Regional

**Vinhos, Espumantes e Aguardente das Caves Aliança
Água e café**

Preço sócio: ⇒ €30

Preço não sócio: ⇒ €33

Autocarro de Lisboa – Churrasqueira Campo Grande – 08:00 ⇒ €15

Contactos p/ marcação: COMM – 21 888 07 81, das 15:00 às 18:00

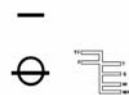
ou

Fátima Lopes: 91 342 12 21 – até 23 de Outubro

Possibilidade de autocarro de Aveiro / Ílhavo.

Contacto: — Eng.º António Pequeno – 96 453 77 26

Bordo Livre



Nº 94

Setembro/Octubro de 2009

EDITORIAL

NAVIOS DE CRUZEIRO EM PORTUGAL



As notícias sobre o crescente interesse pelos navios de cruzeiros estrangeiros que nos visitam e que tem provocado fortes investimentos em alguns dos nossos portos naturalmente causam alguma perplexidade aos portugueses que estão razoavelmente informados sobre as actividades marítimas, pois é difícil entender porque razão há tantos navios de cruzeiro mas portugueses só o “Funchal” e este pertence a um armador grego.

Temos como hábito, sempre que algo corre mal, criticar pelo menos um Governo mas neste caso a história é mais animada e não tão contundente com Governos.

Com efeito graças à acção do Governo em exercício em 1945 foi publicado um despacho do então responsável pela Marinha Portuguesa Capitão-de-Mar-e-Guerra Américo Tomás, e é de notar haver então um responsável pela Marinha o que parece não mais ter acontecido depois de 1974, que empurrou os nossos empresários marítimos para se equiparem com navios e assim chegarmos a 1974 com perto de 200 unidades que garantiam os transportes mais importantes para o país e que nesta altura até já tinham iniciado operações como terceira bandeira.

Entendendo-se Marinha como o conjunto constituído pela Armada e pelas Marinha de Comércio, de Pesca e de Recreio e actividades conexas e que até aquela data dependiam do Ministro da Marinha.

Como é sabido durante a década de sessenta iniciaram-se os voos com aviões a jacto e o transporte de passageiros de longo curso foi destronado e substituído por este novo meio mais rápido e eficaz, ficando inúmeros navios sem utilização.

Se não me falha a memória tivemos nessa época 22 paquetes.

Entretanto muitos armadores doutros países adaptaram os seus navios a este novo tráfego e originaram várias companhias especializadas nesta actividade cuja maior diferença em relação ao transporte até aí realizado era o “marketing” e a assunção mais aprofundada do navio se transformar num hotel móvel.

Ora em Portugal os nossos armadores não pensaram da mesma forma e venderam os seus navios, sendo mais tarde alguns utilizados por armadores estrangeiros para cruzeiros.

O único que não foi logo vendido foi o “Funchal” pois a empresa sua proprietária quando o seu conselho de administração decidiu por dois votos contra um vendê-lo encontrou o veto do então Presidente da República Almeida. Américo Tomás que, lembrando as condições nessa altura propiciada à Empresa Insulana do tráfego africano, não autorizou a sua alienação, o que permitiu a sua transformação em navio de cruzeiro.

Note-se que este navio que dava até aí, nesses anos pós aviões a jacto, prejuízos de várias dezenas de milhar de contos anuais passou logo de seguida a dar resultados positivos.

Após 74 com a nacionalização da CTM e das outras companhias e com toda a evolução que se seguiu deu-se o descalabro da maioria delas chegando-se à década de 80 em que o “Funchal” foi posto à venda.

Nessa altura a SOPONATA desenvolvia, ou melhor tentou desenvolver um plano de diversificação que passava pela formação de uma empresa de cruzeiros que começaria com este navio cujas capacidades eram bem conhecidas e que seria seguido pela construção de navios mistos de vela e motor vocacionados para viagens em zonas

(continua na página 6)

SUMÁRIO

	Pag.
• II Encontro Regional.....	3
• Editorial	4
• Notícias Soltas.....	5
• <i>continuação</i> Editorial	6
• Colisão & MSS.....	7
• Cruzeiro do COMM.....	10
• “Wilhelm Gustloff”	12

Ficha Técnica: Publicação Bimestral – Distribuição gratuita aos sócios do COMM.

Propriedade: CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE.

Tv. S. João da Praça nº 21 – 1100-522 Lisboa **Tel./Fax:** 218880781

E-mail: comm@sapo.pt • **Web site:** www.comm-pt.org

Reg. Publ. Nº 11 7898 **Correio Editó-**

rial: Despacho DE01322009GSCLS/SNC

Director: Daniel C. de Spínola Pitta **Tipografia:** SocTip – Sociedade Tipográfica, SA

Colaboraram neste número: Alberto Fontes; Joaquim Saltão; Jorge Ribeiro e Jorge Almeida.

Os artigos assinados expressam a opinião do autor, não necessariamente a posição da Direcção.

Capa: — Ferro

J. Rasquinho

FUNCIONAMENTO DA SEDE DO COMM

O horário de funcionamento é o seguinte, contando com a colaboração do **Sr. João Piteira**:

- Às 2^a, 3^a, 4^a e 6^a feira: — das **15:00 às 18:00**
- À 5^a feira: — das **15:00 às 21:00**

Comparece e convive.

ACTUALIZAÇÃO DO SITE DO COMM

www.comm-pt.org

e dispõe de um *fórum de discussão*.

Põe as tuas questões, dá as tuas opiniões e sugestões.

Faz-te ouvir

O MAIOR VELEIRO DO MUNDO VOLTA AO PORTO DE AVEIRO



Depois da sua passagem pelo porto de Aveiro em Setembro de 2008, no âmbito da Regata dos Grandes Veleiros, que ligou Falmouth (Inglaterra) e o Funchal, o STS “SEDOV” escolheu o porto de Aveiro para porto de paragem na sua viagem entre Delfzijl (na Holanda) e o Mónaco.

O “SEDOV” chegou no passado dia 29 de Agosto, largando no dia 1 de Setembro, rumo ao Mónaco.

O STS “SEDOV” foi construído em 1920, tendo como porto de origem Murmansk, (Rússia). Com os seus 108.70 metros de comprimento e capacidade para transportar uma tripulação de mais de 300 pessoas, é considerado o maior veleiro do mundo.

A sua vinda surge como consequência da excelente recepção de que foi alvo durante a Regata, sendo o primeiro veleiro da Classe A a visitar aquele porto desde que este obteve o estatuto de “Friendly Port”, que garante aos veleiros que o visitam condições excepcionais de estadia.





(continuação da página 3)

apropriadas para navios desta dimensão, para o que se chegou a realizar um estudo por um arquitecto naval português, e que mais tarde foram consubstanciados por outra empresa estrangeira que soube concretizar esta ideia paralela, mostrando que o plano em questão tinha toda a viabilidade.

Também simultaneamente a SOPONATA tinha iniciado a sua participação maioritária no porto de Macau em que se previa a criação local de uma empresa de cruzeiros ligada a interesses chineses e onde mais uma vez um dos valores em jogo era a qualidade do serviço prestado pelo pessoal de bordo português que ainda tinha a fama ganha em tempos passados.

Tudo isto foi chumbado pelo accionista que dependia de um ministro que para construir auto-estradas determinou que tinha que se destruir a Marinha, embora na verdade algumas das nossas empresas estatais de transportes marítimos dessem então fortes prejuízos.

E que conseguiu fazê-lo, sem ter tentado saber por que razão isso era assim e se haveria outra solução mais construtiva.

Talvez pareça uma contradição o que se acaba de contar pois atrás foi dito que nem sempre se deve acusar um Governo do que acontece de mal e agora afinal caímos nesse pecado outra vez, mas não é bem assim.

Com efeito vejamos primeiro que a inexistência de navios de cruzeiro foi de início totalmente da responsabilidade dos empresários, e depois quando a SOPONATA foi desviada e cancelado o seu plano de desenvolvimento não houve do meio empresarial nem do meio dos economistas e jornalistas especializados o mínimo gesto ou tomada de posição pressionando o poder político para retomar o rumo do mar.

Durante estas décadas os nossos média pouca ou nenhuma atenção têm dado à destruição da nossa Marinha e ainda menos ao que é preciso fazer para a recuperar, ficando a sua defesa quase resumida à Armada, à Academia de Marinha, à Sociedade de Geografia de Lisboa e pouco mais.

A maioria da nossa população pouco ou nada sabe sobre assuntos da Marinha, as comemorações dos descobrimentos foram abaixo do mesquinho e continuamos a fazer reuniões, e outros actos sociais mas decisões práticas positivas nada.

Mas decisões como a da Ponte Chelas Barreiro, dita

TTT, essa sim aí está: para contribuir para o atraso do País por haver melhores soluções, ser cara, improduti-va, e altamente nociva para as cidades de Lisboa e Barreiro e destrutiva do melhor espaço que existe na Europa para acolher navios, o Mar da Palha, o que significa a decisão superior de não mais irmos a ter uma Marinha de Comércio que é uma das poucas actividades em que ainda poderíamos ter dimensão mundial, pondo em risco não só a nossa economia actual e futura e mas mais que isso, a nossa identidade e a nossa independência.

E provocando o descrédito de dois políticos que muitos como eu julgavam poderem ser os pilares da nossa recuperação mas que assim dificilmente ganharão as próximas eleições quando os eleitores tomarem consciência da dimensão deste tremendo erro que aliás está em franca contradição com o que foi decidido pelo Governo na Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006 e de que respigamos alguns trechos:

“... permitindo a Portugal,valorizar e preservar o património natural e assumir-se como o país marítimo da Europa.

A estratégia nacional para o mar tem de ser enquadrada com as restantes estratégias, políticas e programas nacionais, nomeadamente ..., o Livro Branco da Política Marítimo-Portuária Rumo ao Século XXI e as Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo-Portuário ...

É necessário, em particular, assegurar a articulação com os planos de ordenamento da orla costeira, da futura estratégia de gestão integrada da zona costeira e do futuro plano marítimo-portuário, tendo por base uma informação técnico-científica sólida.

.... De modo que Portugal aproveite as oportunidades existentes e mitigue as dificuldades, as linhas orientadoras da estratégia Nacional para o Mar assentam em três pilares estratégicos: o conhecimento, o planeamento e o ordenamento espaciais e a promoção e a defesa activa dos interesses nacionais.

... Foram assim seleccionadas oito acções estratégicas o planeamento e ordenamento espacial das actividades; a protecção e recuperação dos ecossistemas marinhos; e o fomento da economia do mar; ...”

Perante isto será possível acreditar terem sido as mesmas pessoas a decidir a TTT e estas decisões estratégicas?

José Carlos Gonçalves Viana

SERÁ O MAR UMA MIRAGEM OU UMA REALIDADE?

Portugal tem nas actividades costeiras a garantia do seu futuro:

○ Mais de 80% do transporte comercial faz-se por Via Marítima.

○ Os produtos pescados constituem mais de 30% da alimentação dos portugueses.

○ O valor gerado pelo turismo resultante das actividades ligadas ao mar corresponde a 25% do PIB.

○ A construção civil obtém mais de 40% dos seus lucros graças à “vista para o mar”.

Acresce a estes valores: — as indústrias inerentes aquelas actividades, tais como construção naval, extracção de produtos marinhos (sal, algas, etc.), pesquisas científicas e energia, assim como as incalculáveis imensidades potenciais que a plataforma marítima poderá futuramente fornecer, muito em especial depois de se alcançar o alargamento da ZEE.

E face a este enorme potencial, que fazem os portugueses?

↻ Assistem atónitos a horas e horas de disputas entre os responsáveis pela nossa justiça.

↻ Assistem pasmados a horas e horas de debates jornalísticos sobre actos de corrupção à espera dum sempre eterno desfecho.

↻ Assistem assustados a horas e horas de telejornais que nos relatam como os gestores do nosso dinheiro nos desbaratam milhões.

↻ E finalmente assistem desconfiados a horas e horas de promessas de obras faraónicas (TGV, Pontes, Auto Estradas e Aeroportos) que em

boa verdade uma coisa nos garante: um gigante endividamento para as próximas décadas.

Mas sobre aquelas potencialidades que o Mar nos poderá dar Zero!

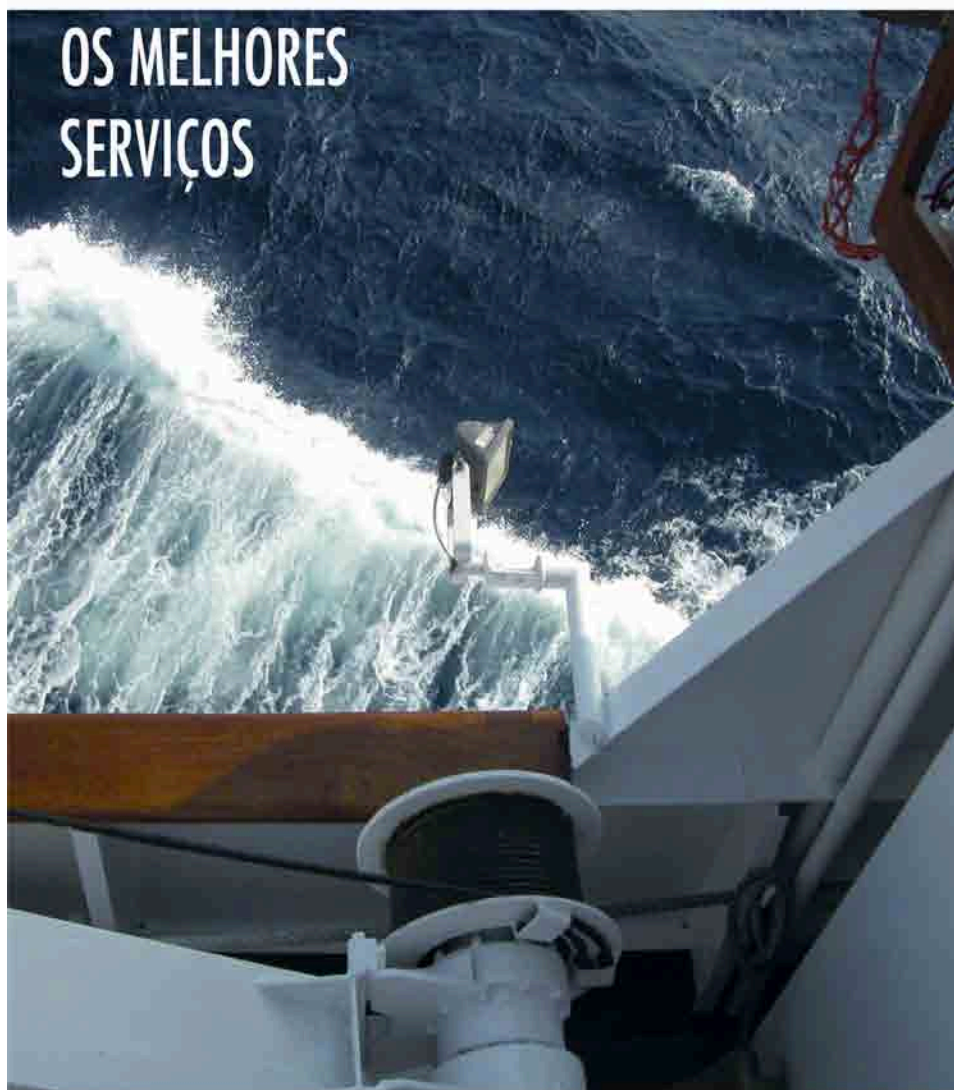
Dizia-me um amigo suíço há tempos; mas como é que os portugueses deixam o Mar ao abandono. Eles (suíços) que têm dez vezes mais navios, a maior empresa de navegação de contentores do planeta, a segunda maior de paquetes de cruzeiro e fazem os melhores motores marítimos, não nos compreendem.

Mas será que alguém compreende os portugueses face a este abandono? Quem os desperta?

Joaquim Ferreira da Silva

NO MAR OU EM TERRA ASSEGURAMOS

OS MELHORES SERVIÇOS



criamos Soluções dinamizamos Contactos estipulamos Metas cumprimos Acções

SCMA
SHIPPING CONSULTANCY
MANAGEMENT

SCMA - Sociedade de Consultores Marítimos Lda, R. de Acurios, nº 86 - R/C Bte., 1950-010 Lisboa - Tel.: +351 21 391 02 00 / Fax: +351 21 395 38 82 / E-mail: scma@scma-ld.com

Serviços Opcionais

RIO DE JANEIRO E SÃO PAULO

RIO DE JANEIRO

Harmoniosamente espalhada entre as montanhas e o mar, **Rio de Janeiro** é a segunda maior metrópole do Brasil e o principal destino turístico brasileiro assim como o grande responsável da projeção do país no exterior. É um dos principais centros econômicos, culturais e financeiros do país, conhecida por diversos ícones culturais e paisagísticos, como o **Pão de Açúcar**, a estátua do **Cristo Redentor** (uma das sete maravilhas do mundo moderno), as praias dos bairros de **Copacabana**, **Ipanema** e **Barra**, o **estádio do Maracanã**, a floresta da **Tijuca** e a ilha de **Paqueta**.



SANTOS

Considerada **uma das cidades mais antigas do Brasil**, fundada em 1540. O seu passado deixou importantes legados tais como **casarões**, **muséus** e **igrejas**; destacando-se a **Bolsa Oficial do Café**, marco da riqueza da cidade. A cidade abriga o maior Complexo Portuário da América Latina, construído no início do século XX. As suas praias são limpas, com jardins coloridos, **entremeados de amendoieiras e palmeiras**. A cidade de Santos oferece ainda, **vida cultural intensa**, um centro comercial dinâmico, **bares movimentados**, **restaurantes requintados** e um moderno Centro Turístico.



SÃO PAULO

Capital do estado e principal centro financeiro, corporativo e mercantil da América Latina. **A maior cidade do Brasil** e a sexta maior aglomeração urbana do mundo. Décima nona cidade mais rica do mundo, o município detém o maior número de multinacionais estabelecidas no Brasil, além de ser responsável por grande parte da produção científica nacional. Esta grandiosa cidade é também considerada **o maior centro cultural e de entretenimento** e a **cidade mais rica da América do Sul**.



OPÇÃO RIO DE JANEIRO

• **Transfere para o aeroporto**
Inclui visita de cidade e almoço € 107,00

• **Alojamento de 3 noites/4 dias**
Inclui transferes e visita de cidade € 405,00

OPÇÃO SANTOS / SÃO PAULO

• **Transfere para o aeroporto**
Inclui visita de cidade e almoço € 115,00

• **Alojamento de 2 noites/3 dias**
Inclui transferes e visita de cidade € 300,00

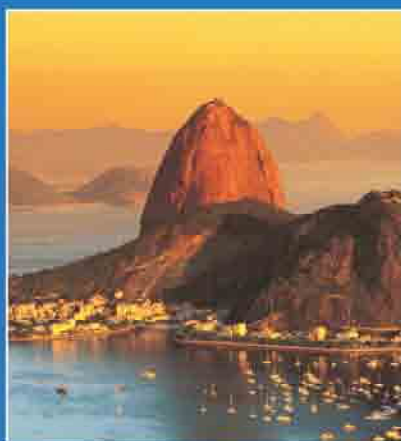
SOLICITE PROGRAMA DETALHADO.



Ajuda 1483/2008



TRANSATLÂNTICO DE LISBOA AO BRASIL



CRUZEIRO DE 14 NOITES VISION OF THE SEAS

Dia	Portos de Escala	Chegada	Partida
19 Nov	Lisboa, Portugal		19:00
20 Nov	Navegação	-	-
21 Nov	Funchal (Madeira), Portugal	08:00	18:00
22 Nov	Tenerife (Ilhas Canarias), Espanha	09:00	18:00
23/27 Nov	Navegação		
28 Nov	Recife, Brasil	08:00	18:00
29 Nov	Navegação	-	-
30 Nov	Salvador da Baía, Brasil	07:00	16:00
1 Dez	Navegação	-	-
2 Dez	Rio de Janeiro, Brasil	07:00	17:00
3 Dez	Santos, Brasil	06:00	

Mais de
4.000 Portugueses
já fizeram este cruzeiro.
TEM DAÍ CONNOSCO...

PREÇO POR PESSOA. (em ocupação dupla). INCLUI VOO.

TIPO DE CAMAROTE	CATEGORIA	DECK	EUROS
Interior	N	2 / 3	€ 1.279
Exterior	H	3	€ 1.400
Exterior	F	6	€ 1.420
Exterior c/ Varanda			Favor Consultar.

Suplemento ocupação individual: Consultar.
Possibilidade de desembarque no Rio de Janeiro ou Santos.
PREÇO ESPECIAL COMM.

**VOO DE
REGRESSO
INCLUIDO**
até 18 Dezembro



CRUZEIRO TRANSATLÂNTICO: O PREÇO INCLUI: • Cruzeiro de 14 noites em pensão completa • Atividades e entretenimento a bordo • Taxas de Embarque
• Taxas de serviço a bordo (gratificações) • Voo Tap Portugal desde São Paulo ou Rio de Janeiro para Lisboa, Porto ou Faro • Taxas de aeroporto, combustível e emissão
• Seguro de Viagem Melair **O PREÇO NÃO INCLUI:** • Bebidas engarrafadas • Excursões em terra • Outras despesas de carácter pessoal
PACOTE OPCIONAL ao RIO DE JANEIRO ou SÃO PAULO: • Transferes • Visitas • Alojamento • Solicite Programa Detalhado COMM
INSCRIÇÕES: Clube de Oficiais da Marinha Mercante **IMPORTANTE:** Programa Sujeito às Condições Gerais do Catálogo da Royal Caribbean 2009/10

A COLISÃO DOS NAVIOS “MSC NIKITA” E “NIRINT PRIDE” AO LARGO DE ROTERDÃO



Na noite de 30 de Agosto de 2009, os navios “MSC Nikita” (IMO: 7820942, Porto de Registo: Panama), com destino ao porto de Antuérpia, e “Nirint Pride” (IMO: 9214575, Porto de Registo: Douglas, Isle of Man) abalroaram junto à intersecção da *lane* de saída de Roterdão com a *lane* de tráfego do sul, também designada por “roundabout”. O “MSC Nikita” sofreu pesadas avarias na casa das máquinas, em que um grande rombo foi a causa. No “Nirint Pride” foi declarado um incêndio que, após extinto, o navio regressou a Roterdão, pelos próprios meios, encontrando-se em Moerdijk. Um tripulante do “Nirint Pride” foi hospitalizado com problemas respiratórios. A bordo do “MSC Nikita” não houve vítimas. Toda a tripulação

foi evacuada e o navio foi rebocado para uma área segura, onde não seriam criados problemas ao tráfego marítimo. Como consequência da colisão, três contentores cairão ao mar.

SERVIÇO MARÍTIMO DE APOIO JÁ FUNCIONA A PARTIR DE LISBOA

Desde o passado dia 1 de Setembro que o CENTRO DO SERVIÇO MARÍTIMO DE APOIO (MARITIME SUPPORT SERVICES – MSS) da AGÊNCIA EUROPEIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA está a operar 24 horas em 24, durante os 365 dias do ano, no seu novo centro de monitorização em Lisboa. Trata-se de um passo determinante no sentido de assegurar que os Estados-Membros disponham do melhor acesso possível à informação e monitorização da poluição marítima, e às capacidades de resposta de emergência em todas as circunstâncias. Com uma periodicidade diária, o MSS monitoriza o **SafeSeaNet** (sistema de monitorização de tráfego de navios) o CENTRO DE IDENTIFICAÇÃO E TRACIBILIDADE DE LONGA DISTÂNCIA (LRIT), o sistema de monitorização da poluição por satélite (**CleanSeaNet**) e múltiplas fontes de informação de emergências. Será o primeiro ponto de contacto para a mobilização das capacidades de resposta a casos de poluição nos mares da UE.



KNUDSEN

SUPPLIERS PORTUGAL



Bonded Stores:



Technical Stores:



Provisions:



Praçeta José Sebastião e Silva, Lote 21
Parque Industrial do Seixal
2840-0272 Aldeia de Paio Pires - PORTUGAL

Phone: (+351) 212 108 500
Fax: (+351) 212 108 522

e-mail: knudsen@knudsenSHIPCHANDLERS.pt
Website: www.knudsenSHIPCHANDLERS.pt

Members  

Drew Marine Representative 

Quality System 



ECNIMOITA

CLIMATIZAÇÃO E ENERGIA, LDA.

SOLUÇÕES DE CONFORTO

- ▶ **Ar Condicionado** 
- ▶ **Aquecimento** 
- ▶ **Recuperadores de Calor** 
- ▶ **Energia Solar** 

Gerência do Colega:

Luís Galvoeira Borges

Telef. 212895454
www.tecnimoita.pt

A FORMIGA E A CIGARRA OU A VIDA VIVIDA EM TODA A SUA PLENITUDE, OU AINDA A PEQUENEZ DE QUEM PENSA PEQUENINO

(DESCULPEM-ME A REDUNDÂNCIA)



...nada a ver com a guerra das eleições; coisa que para mim, neste momento, ainda é futurismo, mas para vocês que acabaram de receber este BL já é facto consumado: ganhou o (a) ...

Vamos ter como 1º (ª) ministro(a) ...blá, blá, blá, blá...

E foi para isto que muitos de nós andámos uma vida inteira a trabalhar? Para continuarmos ao fim de tantos anos a pensar que temos que poupar para os anos difíceis que poderão vir, ou para o caso de haver uma doença mais ou menos prolongada?

Nada destas preocupações passaram pelas iluminadas cabeças das muitas dezenas de colegas, familiares e amigos, que mais uma vez se fizeram ao mar, primeiro fazendo-se ao ar (voando até ao porto de partida), depois usufruindo da sempre bela e romântica cidade de Veneza – uma delícia, indescritível para quem ainda continua teimosamente agarrado ao seu provincianismo de não sair da sua rua, mas felizmente entendido por muitos mais que ao longo da sua vida se têm “aventurado” por esses mundos fora, não em trabalho mas em puro lazer. Sortudos –!

O “SPLENDOR OF THE SEAS”, assim se chamava a nau que nos serviu de transporte, saiu à hora marcada, no dia 29 de Agosto neste ano de todas as politiquices, do dito cujo porto de Veneza. O destino

era convidativo por muitas razões, nomeadamente históricas, umas antigas, outras, muitas, recentes – DUBROVNIK – CROÁCIA. Lembram-se das não muito antigas e tristemente célebres reportagens de guerra na TV, dos bombardeamentos, etc., pois fomos lá, “in loco”, testemunhar que a cidade se encontra completamente reconstruída e linda como dantes, quer dizer, lindo, lindo, o que está dentro das muralhas que calcorreámos completamente e das quais se vislumbra uma fantástica vista, porque no que diz respeito à restante mostra da cidade que se encontra espriada pelas encostas vizinhas, o interesse é relativo, banal até.

Regressados a bordo, preparámo-nos para cerca de um dia e meio de navegação até ao porto seguinte. Durante este período foi um aproveitar de trabalhar para o bronze, arrefecendo os corpos quer na piscina, quer nos dois “jacuzzis” exteriores.

O jantar foi de gala, com a apresentação da tripulação pela voz e presença do Capitão Tommy (que por acaso não se parecia nada com o Capitão Iglo, acho que nem nunca chegou a trabalhar para a Pescanova), tudo isto depois de aperitivado com o cocktail oferecido pelo COMM no salão “Top Hat” aos alegres colegas e companhia, que mais uma vez tiveram a ousadia de aceitar mais esta iniciativa do seu Clube.

Chegados à Turquia, porto de Kusadasi, quase a totalidade dos passageiros se dirigiram aos respectivos autocarros que foram postos à sua disposição através de marcação prévia das excursões a Ephesus, cidade histórica onde pudemos confrontar-nos com a casa onde, pressupostamente, a Virgem Maria passou os últimos anos da sua vida. Lugar já visitado pelos Papas Paulo VI e João Paulo II.

Fomos até à chamada Porta Magna que nos traz à memória Artemisa e São João antes ainda de che-





garmos ao Grande Teatro onde São Paulo, o apóstolo, orou, teatro este que foi um dos maiores da antiguidade, com capacidade para 24 000 pessoas e que ainda hoje conserva uma acústica invejável. E que dizer da Avenida Arcádia, onde Marco António e Cleópatra desfilaram em procissão para chegarem à terceira maior Biblioteca do mundo antigo: — a Biblioteca de Celcius.

A propósito, conto-lhes um segredo que fiquei a saber: os frequentadores dessa enorme montra de livros, não como os que conhecemos nos dias de hoje, mas sim uns rolinhos de papiro à moda da época, dizia eu que esses mesmos leitores, todos homens — ainda não existia a modernice de as mulheres saberem ler — passavam tempos infinitos no seu interior, sabem porquê? Não, não era só pelo vício da leitura, é que havia uma passagem secreta no seu interior que dava directamente para uma casa de meninas, que não sabendo ler nem escrever, nem por isso eram menos interessantes que muitos papiros juntos. Experimentei fazer esse trajecto mas já não era nada como antigamente: — a sala estava vazia sem vestígios de qualquer presença nos últimos tempos.

Ainda a pensarmos como seria a vida há mais de 2 000 anos atrás, chegámos a bordo, não sem antes alguns terem visitado umas fábricas de tapetes e de confecção de roupas em couro onde aproveitaram para gastar algumas alíneas do seu orçamento.

Retemperadas as forças com um belo banho a bordo, preparámo-nos para mais uma noite de espectáculo como digestivo de mais um jantar requintado, servido como sempre por funcionários extremamente simpáticos e que nunca nos deixavam faltar nada, adivinhando as nossas necessidades.

Dia 5 do nosso Cruzeiro: — Chegada a Santorini. Fundeámos num local que já foi a cratera do vulcão que terá eclodido há 6 milhões de anos e que cerca de

1 450 AC, numa nova erupção terá modificado em definitivo a geografia da zona, tendo dado origem a este pequeno arquipélago a cuja ilha principal foi dado o nome de Thíra, pelos Dóricos. O nome actual deve-se à colonização veneziana no século XIII, em homenagem a Santa Irene.

Subindo para a cidade de Firá (Thíra), uns de teleférico, outros de burro e ainda outros, atletas ou claustrofóbicos, subiram os 600 degraus que lhe dão acesso. Simplesmente espectacular: — as casas tradicionais, com o seu branco com as molduras azuis, as ruas super estreitas que, sem esperarmos, nos levam a terraços sobre o abismo. Sob os nossos pés apenas mar e mais mar.

Depois de um dia quase inteiro em que demos a volta à ilha das 350 igrejas, ortodoxas, a maioria, outras católicas (uma delas até é metade ortodoxa e outra metade católica, com um altar para cada), regressámos a bordo de lancha. Mais um dia cansativo e no dia seguinte...

... aí está o último porto a visitar, na ilha de Corfu: mais compras, mais visitas a muitos locais de interesse e, inesquecível, uns grandes mergulhos nas águas cristalinas de 32°.

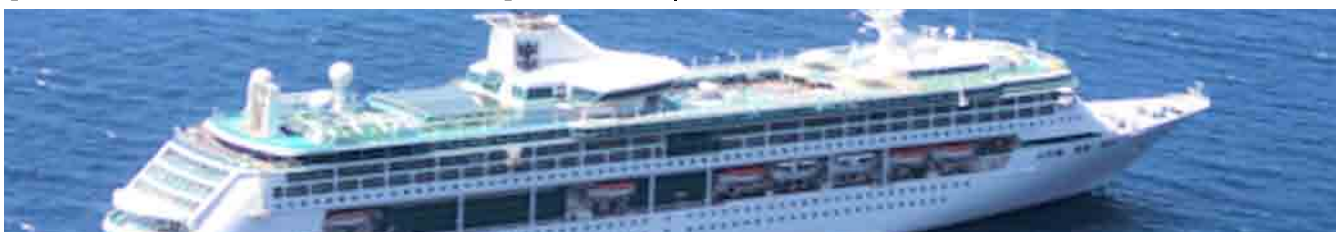
Ainda não tínhamos chegado a Veneza e já muitos perguntavam: — e para o próximo ano, como será o nosso Cruzeiro?

— Calma, já se começaram os primeiros preparativos! E que tal um Báltico para desanuviar? Novos mares, novas culturas. Começando por dois reinos nórdicos e uma República, até aos vestígios do czarismo, passando por uma das novas Repúblicas ex-URSS...

Vamos ver. Em breve sairá fumo branco das folhas de um dos próximos BL.



Até sempre!
Jorge Ribeiro



“WILHELM GUSTLOFF”

A MAIOR TRAGÉDIA MARÍTIMA DE QUE HÁ MEMÓRIA



Quando se aborda o tema dos grandes naufrágios, quase toda a gente conhece o caso do “Titanic” ou do “Lusitânia”, mas do “Wilhelm Gustloff”, “Goya”, “Cap Arcona”, “Steuben”, “Thielbeck” etc. muito poucos conhecem.

Os meios de comunicação só publicitam os factos mediáticos ou os que lhes interessam, na perspectiva de uma boa tiragem, ou por pressão política ou económica, esquecendo muitas vezes o seu código deontológico, isto é: relatar os factos com rigor e exactidão e rejeitar o tratamento discriminatório de pessoas em função do seu estatuto social, nacionalidade, raça, credo, cor ou sexo.

A tragédia marítima protagonizada pelo “Wilhelm Gustloff”, que foi a maior em perda de vidas humanas, de todos os tempos, tem sido pouco publicitada. É uma tragédia esquecida, porque dos ricos e dos pobres não reza a história. Quem ganha a guerra é quem escreve a história e esta não interessa publicitar porque morreu muita gente inocente. Só crianças mortas rondaram as 4000. O afundamento do “Wilhelm Gustloff” foi um crime, porque das pessoas embarcadas só 419 refugiados se salvaram, cerca de 5% do total de refugiados. Do pessoal militar embarcado, salvaram-se cerca de 50%.

O “Wilhelm Gustloff” transportava crianças, mulheres, velhos e feridos de guerra, ensanduichados em todos os espaços livres do navio, fugidos do inclemente exército soviético, num total de 10 582 pessoas embarcadas num navio cuja lotação era de 1 463 passageiros e 417 tripulantes.

O “Titanic” transportava VIPs, gente rica e famosa, que se passeavam pelos luxuosos salões vestidos de smoking, de braço dado com as suas damas encadernadas de vestidos de rica seda e arminho, adornadas de espampanantes e dispendiosas jóias, ou passeando nos espaçosos *decks*, impecavelmente limpos, digerindo os lautos banquetes de uma panóplia de requintados pratos confeccionados por chefes de alto gabarito.

O povo de vestes rotas e descalço sempre gostou de aplaudir o rei vestido sumptuosamente e transportado em carruagens espampanantes de fina talha dourada.

Parece haver uma conspiração de silêncio relativamente a este afundamento, o que não tem acontecido com o “Titanic”, o naufrágio mais badalado de sempre, com vários filmes premiados com Óscares e séries de televisão, e que todos os anos a 15 de Abril é lembrado como a maior tragédia marítima.

No “Wilhelm Gustloff” morreram 9 330 pessoas, seis vezes mais do que no “Titanic”, em cujo naufrágio, segundo a Comissão de Inquérito dos EUA que analisou o acidente, morreram 1 517 pessoas.

Numa sequência de dez naufrágios causadores do maior número de vítimas, o “Titanic” fica em 8º lugar e o “Lusitânia” em 10º.

O número de refugiados embarcados, em fuga para o ocidente a bordo do navio “Wilhelm Gustloff”, tem sido controverso. Contudo, parece-me que o mais fidedigno, de acordo com as pesquisas que fiz em várias fontes, é o indicado por Heinz Schön, sobrevivente da tragédia, que a bordo desempenhava as funções de escriturário no escritório do comissariado e que se tornou o maior investigador da tragédia do “Wilhelm Gustloff”.

Aos refugiados embarcados era distribuída uma senha de alimentação. Até às 17 horas do dia 29/01/1945, momento que se considerou como limite para o embarque de refugiados, tinham sido entregues pelo enfermeiro Waldemar Terres, responsável pelo controlo, 7 956 senhas. Sabe-se, também, que o tipógrafo de bordo imprimiu 7000 daquelas senhas, e como se verificou que eram insuficientes imprimiu mais 2 000. Também se sabe que o navio depois de largar ainda recebeu à volta de 1 000 refugiados, provenientes de Pillau, chegados a bordo de pequenas embarcações e do navio “Reval”, que depois de alguma insistência de pedido para serem acolhidos a bordo do “Wilhelm Gustloff” acabaram por embarcar.

Os números das pessoas embarcadas, foram, segundo Heinz Schön: 918 elementos da 2ª. Divisão de Recruta Submarina; 173 tripulantes; 373 elementos do Corpo Feminino Auxiliar de Marinha; 162 feridos; 7 956 refugiados embarcados no cais; e 1 000 refugiados embarcados depois de o navio ter largado. Porventura, no meio de tanta confusão e por portas travessas, outros podem ter, eventualmente, embarcado.

Quem eram e de onde vinham os refugiados? Era gente acoçada pelo implacável exército vermelho, que não só cilindrava com os seus tanques, mas também fustigava com a metralha dos seus aviões as filas de quilómetros de refugiados indefesos, que transportavam os seus parques haveres em carroças e trenós ao

longo dos caminhos compactados de gelo, com temperaturas que chegavam a atingir 25° negativos.

Numa fúria insana de desagravo pelas barbaridades cometidas pelos alemães, aquando da invasão do território soviético, em 1941, numa reacção de olho por olho, dente por dente, sem olharem a idade e sexo, o exército vermelho violava e matava com requintes de malvadez. Era pior do que no tempo de Ivan, O Terrível.

Os fugitivos, provenientes da Prússia Oriental e Ocidental, Danzig e Pomerânia, encaminharam-se para Gotenhafen, actualmente Gdynia, e outros portos do Báltico.

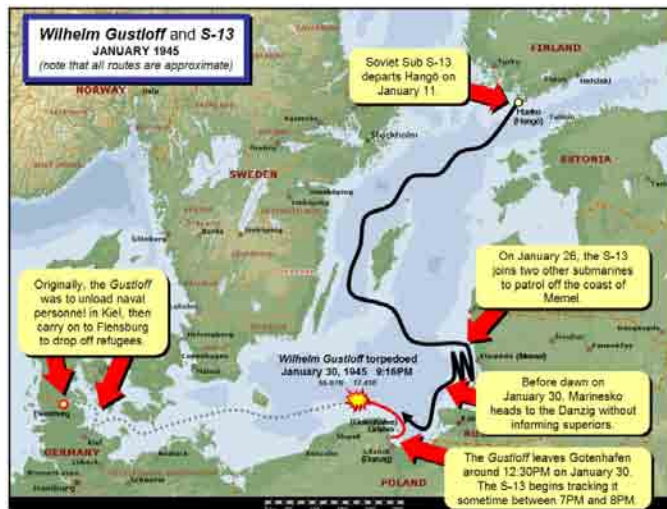
A “Operação Hannibal” – ordenada pelo Almirante Karl Dönitz e que foi a maior operação naval de evacuação de civis e militares da História, que durante quinze dias evacuou mais de 2.4 milhões de pessoas, dos portos de Leste para Oeste da Alemanha, em mais de mil navios de todos os tipos – teve momentos de grande tragédia, com 158 navios afundados durante a operação.

O “Wilhelm Gustloff” já havia mais de quatro anos que não navegava. Servia como navio quartel da 2ª Divisão de Recruta Submarina. Já tinha falta de dez baleeiras, que eram usadas para simular nevoeiro no porto de Gotenhafen, a fim de iludir os ataques aéreos da RAF àquele porto. Como navio requisitado para a “Operação Hannibal”, em menos de uma semana houve que aparelhar o navio, dotando-o dos meios de salvação e dos mantimentos necessários a uma lotação que se afigurava ser de milhares de pessoas. No cais de Oxhöft- Gotenhafen, onde o “Wilhelm Gustloff” se encontrava atracado, os refugiados iam-se amontoando em filas de milhares, num cais coberto de gelo e neve, com temperaturas do ar a rondar os 20° negativos, com carroças, trenós e animais domésticos abandonados a esmo, no cais, porque não era permitido transportar no navio mais do que um simples saco ou mala.

Na ânsia de entrar, as pessoas acotovavam-se à entrada do portaló e algumas crianças acabaram por cair à água e morrer.

No dia 30/01/1945, uma terça-feira, em Gotenhafen, com uma temperatura do ar 18° negativos, largou do cais de Oxhöft, pelas 12:30, o “Wilhelm Gustloff”, com destino a Kiel e Flensburg, com mais de 9 000 pessoas embarcadas, por um canal aberto pelos quebra-gelos naquele rigoroso inverno de 1945.

Desta vez, o “Wilhelm Gustloff” partia do cais sem banda nem fanfarra, nem de terra os amigos acenavam em despedida de festa. No cais ficavam, ainda, milhares de pessoas com fome e transidos de frio, aguardando ansiosamente a vez da sua partida num navio que os havia de salvar da morte iminente, invejando aqueles que tinham tido a sorte de conseguir um lugar no navio salvador. Mal sabiam os que ficavam que a sorte lhes tinha batido à porta.



A bordo do “Wilhelm Gustloff” havia angústia e o desejo de chegar o mais rapidamente possível ao porto de salvamento.

Os passageiros ensanduichados ocupavam todos os espaços livres do navio e os altifalantes transmitiam as instruções, aconselhando todas as pessoas a envergarem os coletes de salvação. Fora do navio nevava e no Mar Báltico esperavam-se ventos de oeste de força 7, escala Beaufort, com forte ondulação. A temperatura da água do mar rondava os 3° C.

Com o “Wilhelm Gustloff” seguia o navio de passageiros “Hansa”, também com refugiados, que acabou por fundear em frente à península de Hela, com avaria na máquina. Como a reparação prevista para aquela avaria se iria prolongar por algumas horas, o “Wilhelm Gustloff”, depois de esperar cerca de uma hora e meia, fundeado, acabou por suspender e seguir viagem, escoltado pelas lanchas torpedeiras “Löwe” e “TF1”.

Pouco tempo depois, a lancha torpedeira “TF1” arribou a Gotenhafen, com água aberta devido a uma fissura numa chapa do costado. O “Wilhelm Gustloff” prosseguiu viagem apenas escoltado pela “Löwe”.

Na ponte de comando do navio, o Cap. Frederich Petersen e o Capitão-Tenente Wilhelm Zahn, comandante da 2ª Divisão de Recruta Submarina, e mais dois Capitães da MM Köhler e Weller (que embarcaram como oficiais de pilotagem), além do Imediato Louis Reese, discutiam qual a rota a seguir: se mais ao socairo de terra, em profundidades de 10 m, para evitar os submarinos, mas numa zona de minas, ou pela rota 58 desminada, em navegação de ziguezague para confundir os ataques de submarinos. As opiniões divergiam, mas numa coisa estavam todos de acordo - é que a escolta que lhes tinha sido destinada era insuficiente: — duas lanchas torpedeiras antiquadas.

Já a navegar no Mar Báltico, pelas 18 horas o “Wilhelm Gustloff” recebeu uma mensagem, informando que um comboio de draga-minas alemão estava a navegar ao rumo oposto. Estabeleceu-se nova discussão entre o Cap. Peterson e o Cap. Zahn, enquanto o primeiro achava que as luzes deveriam permanecer apagadas o segundo era de opinião que os



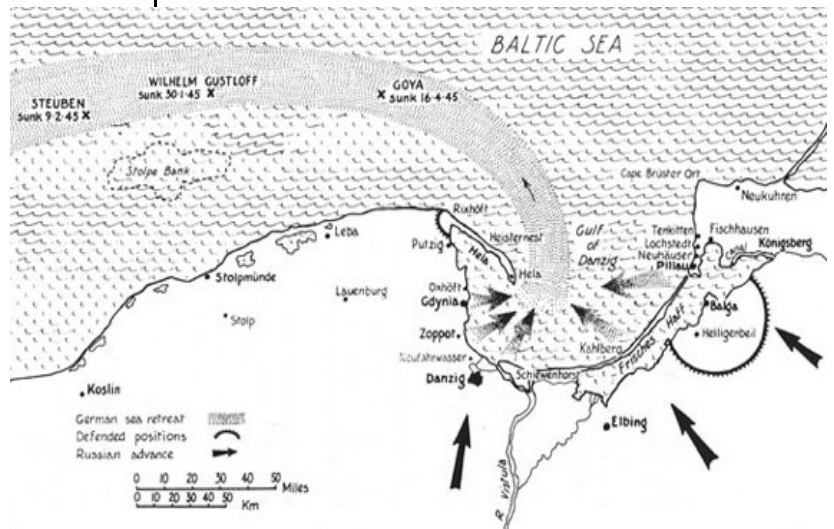
faróis de navegação deviam ser ligados, para evitar um eventual abalroamento. O Cap. Peterson, embora relutante, acabou por ceder á sugestão do Cap. Zahn, decisão essa que teve como consequência a fácil detecção pelo submarino soviético S-13.

Antes das 20 horas, o 1º Tenente Yuri Yefremkov, oficial de quarto do S-13, avistou luzes. Um facto que levou o seu Comandante Alexander Marinesko a observá-las com atenção, assim que a neve deixou de cair, divisando a silhueta de um grande navio de passageiros. Em pouco tempo o Comandante russo concluiu que se tratava do “Wilhelm Gustloff” e que se deparava com um alvo que, caso resultasse num afundamento, lhe devolveria a reputação perdida, consequência da sua falta ao

embarque no dia 02/01/1945 e que, sem se saber porquê, não levou à sua exoneração do comando, sofrendo um castigo proporcional.

A bordo do “Wilhelm Gustloff”, ninguém vislumbrava o que estava para acontecer em breve. A bordo do “Löwe”, o equipamento de detecção submarina estava congelado e não funcionava. A música suave que fluía dos altifalantes do “Wilhelm Gustloff”, de vez em quando interrompida para transmitir informações, desta vez foi interrompida para transmitir o impressionante discurso do Führer para celebrar o 12º aniversário da sua nomeação como Chanceler e o início do III Reich.

(continua no próximo número)



Joaquim Bertão Saltão



DOUROAZUL

DESCUBRA O QUE TEMOS PARA SI:
CULTURA, NATUREZA, RELIGIÃO ROMANCE!

Cruzeiros diários pelo Douro ou programas de 2 e 3 dias, com alojamento em hotéis de charme da região duriense.

Cruzeiros no Douro e na Costa Algarvia & Guadiana em barco hotel. Itinerários de luxo repletos de história e cultura.

Mas se prefere um programa mesmo, mesmo à sua medida, venha conhecer o nosso Douro Prestige.

Um serviço de excelência imaginado por si, preparado por nós. Um percurso de helicóptero pelo Douro, um brunch no nosso luxuoso iate, um piquenique idílico, uma prova gastronómica de elite ou um evento inesquecível... Celebre o Douro e no Douro!

BEM-VINDO A BORDO!

www.douroazul.pt

Porto - Rua de S. Francisco, 4 (junto à Igreja de S. Francisco)

Tel. 223 402 500

Empresa de Animação Turística - Alvara nº 88/2002 de 21/11 - DGTurismo

Polo Industrial Brejos dos Carreiros
Escritório 3 º Armazém 14
Olhos de Água - 2950-554 PALMELA



Telefones: 212 139 390 / 212 139 391
Fax: 212 130 180
e-mail: ozec.lda@netvisao.pt

OZEC - Equipamentos Industriais, Lda.

GRUPO FLOWSERVE

Fabricante Mundial de Bombas:

BYRON JACKSON	DRESSER	DURCO	INGERSOLL RAND	PACIFIC
PLEUGER	UNITED C PUMPS (UCP)	WORTHINGTON	STORK	SIMPSON PUMPS

Fabricante Mundial de Empanques:

BW SEALS	DURAMETALLIC SEALS	PACIFIC WIETZ SEALS	PAC-SEAL	FIVE STAR SEALS
----------	--------------------	---------------------	----------	-----------------



Centrifugas DIN	Centrifugas Autoaspirantes	Rotor Flexível	Engrenagens
Arraste Magnético	Lóbulos	Duplo Diafragma	



Bombas Centrifugas Horizontais / Verticais, para água quente / fria			
Grupos de Pressão-Doméstico e Industriais	Grupos Contra Incêndios	Grupos de Esgoto	



IWAKI
Bombas Doseadoras



Bombas de Transferência em Bidões



Helicoidais de Cavidade Progressiva

DISTRIBUIDOR OFICIAL

Também comercializamos: Filtros, Válvulas e Juntas de Dilatação

Garantimos assistência técnica, manutenção e reparação de todos os equipamentos que comercializamos.



TECNOLOGIAS DO AMBIENTE, LDA

Projecto Instalação Assistência Técnica

Tratamos bem o melhor Bem da Natureza... a Água!

TRATAMENTOS DE ÁGUA

- TORRES DE REFRIGERAÇÃO
- CENTRAIS DE VAPOR
- CIRCUITO DE AQUECIMENTO E ARREFECIMENTO
- POTABILIZAÇÃO
- ETAR's
- PISCINAS



Pólo Industrial Brejo dos Carreiros, Escritório 4,
Armazém 9 - Olhos de Água - 2950-554 Palmela

Tel: 212 138 124 - Fax: 212 130 127
www.aguaciclo.pt Aguaciclo@aguaciclo.pt